

# RECOMENDAÇÕES PARA APLICAÇÃO DO DIREITO DE CONSULTA LIVRE, PRÉVIA E INFORMADA SOBRE CONCESSÕES E OBRAS PÚBLICAS FEDERAIS DE RODOVIAS E FERROVIAS NO ESTADO DO PARÁ



Instituto  
Socioambiental

## AUTORES

### ● **BIVIANY ROJAS GARZÓN**

*Coordenadora do Programa Xingu, Instituto Socioambiental (ISA)*

### ● **MARIEL NAKANE**

*Assessora técnica do Programa Xingu, Instituto Socioambiental (ISA)*

### ● **ANTONIO OVIEDO**

*Coordenador do Programa Monitoramento de Áreas Protegidas, Instituto Socioambiental (ISA)*

### ● **MICHELLE LIRA**

*Assistente técnica do Programa Monitoramento de Áreas Protegidas, Instituto Socioambiental (ISA)*

### ● **CÍCERO AUGUSTO**

*Assessor em geoprocessamento do Programa Monitoramento de Áreas Protegidas, Instituto Socioambiental (ISA)*

## AGRADECIMENTOS

*Agradecemos à Gordon and Betty Moore Foundation e Arthur Bragança e Rafael Araújo (CPI/PUC-Rio) pela colaboração com informações e mapas adaptados para o presente trabalho.*

## CITAÇÃO SUGERIDA

*GARZÓN, Biviany R.; OVIEDO, Antonio; NAKANE, Mariel; LIRA, Michelle e AUGUSTO, Cícero. Recomendações para aplicação do direito de Consulta Livre, Prévia e Informada. Brasília: Instituto Socioambiental, 2021*

## SOBRE O ISA

O Instituto Socioambiental (ISA) é uma organização da sociedade civil brasileira, sem fins lucrativos, fundada em 1994, que tem por missão promover soluções de forma integrada a questões sociais e ambientais com foco central na defesa de bens e direitos sociais, coletivos e difusos, relativos ao meio ambiente, ao patrimônio cultural e aos direitos humanos e dos povos.



**Recomendações  
Para Aplicação Do  
Direito De Consulta  
Livre, Prévia E  
Informada Sobre  
Concessões E Obras  
Públicas Federais De  
Rodovias E Ferrovias  
No Estado Do Pará**



O estudo apresenta informações e recomendações a respeito da aplicação do direito de Consulta Livre, Prévia e Informada de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais sobre as concessões e obras públicas federais das rodovias BR-163, BR-155/158, BR-230 e da ferrovia EF-170 no estado do Pará, conforme seleção de estudos de caso abordados em *“Governança, Área de Influência e Riscos Ambientais de Investimentos de Infraestrutura de Transportes: Estudos de Caso no Estado do Pará”*, de autoria de Bragança et al (2021)<sup>1</sup>.



### **O DIREITO À PARTICIPAÇÃO E A OBRIGAÇÃO DA CONSULTA LIVRE, PRÉVIA E INFORMADA (CLPI)**

O direito à Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) encontra-se garantido nos principais tratados internacionais de direitos humanos assinados e ratificados pelo Brasil<sup>2</sup>, dentre os quais a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (C-169/OIT), ratificada em 2002 e incorporada no ordenamento jurídico brasileiro pelo decreto nº 5.051/2004.

Ditos instrumentos internacionais, com força vinculante no sistema jurídico brasileiro,

garantem aos povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais (PIQCT) o direito à participação efetiva quando da tomada de decisões públicas, administrativas ou legislativas, passíveis de impactar seus direitos, territórios e/ou modos de vida tradicionais.

A obrigação dos Estados de garantir o direito de participação de PIQCT na vida pública, bem como evitar que sejam adotadas decisões que lhes afetem sem ser previamente consultados, é considerado princípio de direito internacional público exigível dos Estados parte do Sistema Interamericano de Direitos Humanos (SIDH)<sup>3</sup>.

A Corte Interamericana de Direitos Humanos estabelece como fundamentos para o pleno exercício do direito de participação de PIQCT que a Consulta deve ser prévia à adoção das decisões; deve ser livre, bem informada e de boa fé; deve acontecer por meio de procedimentos culturalmente adequados e mediante as instituições representativas dos povos; “com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca das medidas propostas” (Art. 6º, Convenção 169 da OIT).

No entanto, a falta de assimilação dos prin-

cípios que definem o direito de Consulta tem feito com que os atores públicos proponentes de medidas impactantes a PIQCT ora se eximam da obrigação da realização da CLPI, ora incorram em erros graves em sua aplicação, que distorcem o próprio sentido da Consulta<sup>4</sup>. Esses tipos de erros e omissões vão de encontro aos padrões internacionais do direito de Consulta e criam conflitos entre o poder público, atores privados e povos e comunidades tradicionais<sup>5</sup>.



## **A CONSULTA SOBRE PROJETO FEDERAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE**

### **a) Objetivo**

A jurisprudência nacional e internacional prevê o direito de participação de PIQCT em todas as etapas das fases do ciclo de projeto de infraestrutura que apresentem tomada de decisão capaz de lhes impactar. Cada momento de tomada de decisão capaz de afetar PIQCT está, portanto, sujeito à obrigação de CLPI por parte do Poder Público, não devendo um projeto avançar no ciclo antes da participação efetiva dos povos interessados na etapa decisória atual.

**TABELA 1 - CONSULTA LIVRE, PRÉVIA E INFORMADA NO CICLO DE PROJETO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES TERRESTRES**

| FASE DO CICLO | DECISÕES                                                                                                                   | OBJETIVO DA CLPI                                                                                                                                                              | ATOR RESPONSÁVEL PELA CLPI                                                                         |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PLANEJAMENTO  | Elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) e demais planos setoriais                                                  | Garantir participação na definição dos projetos para composição da carteira de projetos do Poder Público à luz de critérios de interesse público e transparentes <sup>2</sup> | Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e Ministério da Infraestrutura                           |
|               | Participação pública sobre EVTEA, Análise Socioeconômica de Custo-Benefício e minutas de edital e de contrato de concessão | Participar da avaliação de viabilidade econômica, social, ambiental e cultural do projeto a ser outorgado                                                                     | Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Ministério da Infraestrutura                   |
| VIABILIDADE   | Emissão da Licença Ambiental Prévia                                                                                        | Participar da avaliação dos Estudos de Impacto Ambiental e seus componentes específicos (EIA-CI-CQ)                                                                           | Ibama e órgãos intervenientes no processo de licenciamento ambiental (FUNAI, INCRA, ICMBio, Iphan) |
|               | Emissão da Licença Ambiental de Instalação                                                                                 | Participar da avaliação das medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos sugeridas no Programa Básico Ambiental e componentes (PBA, PBA-CI)                      |                                                                                                    |
|               | Emissão da Licença Ambiental de Operação                                                                                   | Participar da avaliação do atendimento e efetividade das medidas e estabelecer condições de operação                                                                          |                                                                                                    |
| IMPLEMENTAÇÃO |                                                                                                                            |                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |
|               |                                                                                                                            |                                                                                                                                                                               |                                                                                                    |

Fonte: Elaboração Própria a partir do ciclo de projeto de Bragança et al (2021)<sup>3</sup>

Assim, um mesmo projeto de infraestrutura deverá ser consultado junto às populações impactadas em diferentes fases do ciclo de projeto, uma vez que o processo de CLPI em cada fase apresenta objetivo particular, referente à decisão administrativa a ser tomada. A Tabela 1 sintetiza os processos de CLPI necessários para os casos de referência com base no ciclo de projeto utilizado pelo CPI/PUC-Rio<sup>6</sup>.

## **b) Sujeitos**

Os sujeitos da CLPI são identificados tomando como ponto de partida as áreas de influência estabelecidas nos estudos que subsidiam o desenvolvimento do projeto, tanto nas fases de Viabilidade como de Implementação. A acuidade dessa identificação depende da qualidade da delimitação da área de influência de cada projeto, a qual deve abranger todo espaço sobre o qual há evidências de impactos sobre PIQCT.

A qualidade da delimitação da área de influência, por seu turno, depende, dentre outros fatores, da qualidade dos Termos de Referência que dão origem aos estudos. Termos de Referência frágeis do ponto de vista do escopo de impactos a serem investigados ou da metodologia indicada para sua avaliação

fragilizam a delimitação da área de influência do empreendimento, o que resulta em falhas na identificação dos sujeitos que devem ser envolvidos em processos de CLPI.

Por essa razão, faz-se de grande importância que a elaboração dos Termos de Referência seja aberta à participação social dos povos interessados, da sociedade civil e da academia, de modo que possam sugerir metodologias complementares às usualmente utilizadas nos estudos de impactos, como a “abordagem de acesso a mercado” desenvolvida por Bragança et al (2021)<sup>9</sup>

Dessa forma, assegura-se que os estudos de viabilidade e de impacto abarquem as dinâmicas econômicas, sociais, ambientais e culturais que devem ser observadas para delimitação da área de influência do projeto. E, como consequência disso, assegura-se a identificação consistente de PIQCT potencialmente impactados e sujeitos da CLPI.

### **c) Oportunidades**

Para além de obrigação legal, a participação de ditas populações por meio da Consulta Livre, Prévia e Informada desde as propostas preliminares até as etapas executivas do pro-

jeto em infraestrutura oportunizam espaços de diálogo entre os grupos impactados e o Poder Público, que se mostram de altíssima importância para a avaliação e qualificação dos investimentos pretendidos.

A participação dos povos indígenas e tradicionais por meio da Consulta nas fases de Planejamento e Viabilidade contribui para a identificação do contexto de inserção do projeto, permitindo o reconhecimento dos sistemas preexistentes e do seu respectivo grau de complexidade, além do descarte antecipado de projetos polêmicos do ponto de vista social, ambiental e/ou cultural, evitando-se violações de direitos e conflitos territoriais, jurídicos e institucionais desnecessários.

Complementarmente, a CLPI também emerge enquanto critério adicional para análise socioeconômica dos projetos de investimento em infraestrutura, qualificando a identificação e mensuração de externalidades socioambientais, que devem ser incorporadas como custos e benefícios do projeto. Mesmo quando a valoração monetária não é possível, as externalidades identificadas pelas populações consultadas contribuem para a avaliação qualitativa e multicriterial de custo-benefício<sup>10</sup>.

Já na fase de Implementação, a oportunidade da CLPI diz respeito à qualificação das medidas de prevenção, mitigação e compensação dos impactos socioambientais, bem como do estabelecimento das condições para operação do empreendimento, de modo a certificar que a sua implantação e operação ocorram respeitando os direitos de todos os atores envolvidos.

#### **d) Procedimentos**

Os procedimentos adequados para participação de PIQCT devem respeitar as formas organizativas tradicionais e instituições representativas de cada população. Por essa razão, sempre que existirem Protocolos Autônomos de Consulta, a CLPI deve segui-los.

Os Protocolos de Consulta são a definição explícita e pública das regras de representação, organização e acompanhamento de processos de tomada de decisão por parte de cada povo, organização ou comunidade, servindo como instrumentos estruturantes do diálogo junto ao Poder Público, de forma a garantir segurança e legitimidade a processos historicamente conflitivos e desiguais<sup>11 12</sup>.

Quando da ausência de Protocolo de Con-



sulta, a CLPI deve ser realizada seguindo as diretrizes de um Plano de Consulta deliberado após elaboração de um Acordo de Pré-Consulta<sup>13</sup> entre o Poder Público e os povos interessados. Esses devem ser definidos previamente ao início da Consulta e devem estabelecer o objetivo, tempo, local, metodologia e representantes de cada uma das partes para o processo de CLPI.

A elaboração de Protocolos Autônomos de Consulta por parte de PIQCT no Brasil atestam a exequibilidade dos procedimentos necessários para assegurar integralmente o direito de participação de PIQCT e o cumprimento da CLPI por todos os entes da Administração Pública proponentes de planos ou projetos de infraestrutura potencialmente impactantes a essas populações.

## **RECOMENDAÇÕES PARA OS ESTUDOS DE CASO**

Consonante às informações trazidas no mapeamento do ciclo de projetos e na abordagem de acesso a mercado para identificação de área de influência realizados pelo CPI/PUC-Rio<sup>14</sup> para os casos das rodovias BR-163, BR-155/158, BR-230 e da ferrovia EF-170 no estado do Pará, a

presente seção apresenta considerações sobre o estado de cumprimento da CLPI nos casos estudados, bem como recomendações para a sua aplicação e para o aprimoramento dos estudos de impacto sobre PIQCT.

Para a formulação das considerações e recomendações foram adotados os seguintes procedimentos e respectivas perguntas orientadoras:

- 1.** Determinação e considerações sobre o estado de participação de PIQCT no ciclo de projeto mapeado, a partir de três categorias de cumprimento de CLPI: *Passivo*, *Obrigação atual* e *Obrigação futura*;
  - a.** Houve CLPI nas etapas decisórias impactantes a PIQCT em fases anteriores ao momento atual do ciclo de projeto?
  - b.** Há processo de CLPI em curso para o momento atual do ciclo de projeto?
  - c.** Haverá etapas decisórias impactantes a PIQCT em fases posteriores ao momento atual que resultam em obrigação futura de CLPI?
- 2.** Estado da identificação de PIQCT formalmente reconhecidos como impactados

nos processos administrativos de planejamento, viabilidade e/ou implementação do projeto

- a.** Há PIQCT reconhecidos impactados pelo projeto no Plano Nacional de Logística (PNL) e/ou nos planos setoriais de transportes terrestres?
  - b.** Há PIQCT reconhecidos impactados no EVTEA, Análise Socioeconômica de Custo-Benefício e/ou EIA e componentes específicos do projeto?
  - c.** Há PIQCT reconhecidos impactados nas condicionantes ambientais para emissão das licenças ambientais?
- 3.** Recomendações para aplicação da CLPI no momento de *Obrigação atual* de participação à luz dos resultados anteriores:
- a.** Há obrigação atual de CLPI sobre o projeto?
    - I.** Quais PIQCT devem ser consultados?
    - II.** Sobre qual decisão deve ocorrer a CLPI?
    - III.** Como deve ocorrer a CLPI?

**i.** Existem Protocolos Autônomos de Consulta?

**IV.** Qual ente da administração pública é responsável por conduzir este processo de CLPI?

**4.** Recomendações para aprimoramento dos estudos de impacto a PIQCT a partir da “Área de Influência de Acesso a Mercado”<sup>15</sup>

**a.** Há Terras Indígenas (TI), Unidades de Conservação de Uso Sustentável (UC-US) e/ou Territórios Quilombolas (TQ) na “Área de Influência de Acesso a Mercado” do projeto<sup>16 17</sup>?

**I.** Quais PIQCT não são formalmente reconhecidos impactados?

**II.** Que análise adicional de impactos a PIQCT deve ocorrer?

**5.** Oportunidades de atuação do governo do estado do Pará

**a.** O governo do estado está ciente da obrigação atual de CLPI sobre o projeto?

**b.** Como o governo do estado pode apoiar a aplicação da CLPI sobre o projeto?

## I. Há possibilidade de processo de CLPI Unificado com PIQCT impactados por mais de um empreendimento?

É de fundamental importância asseverar que os resultados dessa análise não destituem outros PIQCT, porventura não identificados por meio do procedimento metodológico adotado, do direito de participação sobre os casos abordados. A identificação das TI, TQ e UC-US indicadas impactadas não esgotam o universo de PIQCT atingidos, dado que muitas dessas populações, com destaque para comunidades tradicionais, não estão localizadas em áreas protegidas<sup>18</sup> ou territórios formalmente reconhecidos de ocupação tradicional<sup>19</sup>.

Por este motivo, as presentes Recomendações devem ser recepcionadas enquanto indicações inaugurais para a devida aplicação de CLPI nos casos abordados. O reconhecimento de PIQCT impactados por ditos empreendimentos e a aplicação da CLPI deve avançar por meio de outras abordagens metodológicas, com ênfase para a identificação de povos impactados por meio de trabalho de campo.



**BR-155/158**



Os subtrechos no estado do Pará, BR-158 - DIV. PA/MT a Redenção/PA (Entr. BR-155) e BR-155 - BR-155/PA - Redenção/PA (Entr. BR-158) a Marabá/PA (Entr. BR-222), encontram-se em operação e com licenciamento ambiental irregular. A concessão do sistema BR-158/155/MT/PA se encontra na fase de Viabilidade, na etapa de realização dos EVTEA.

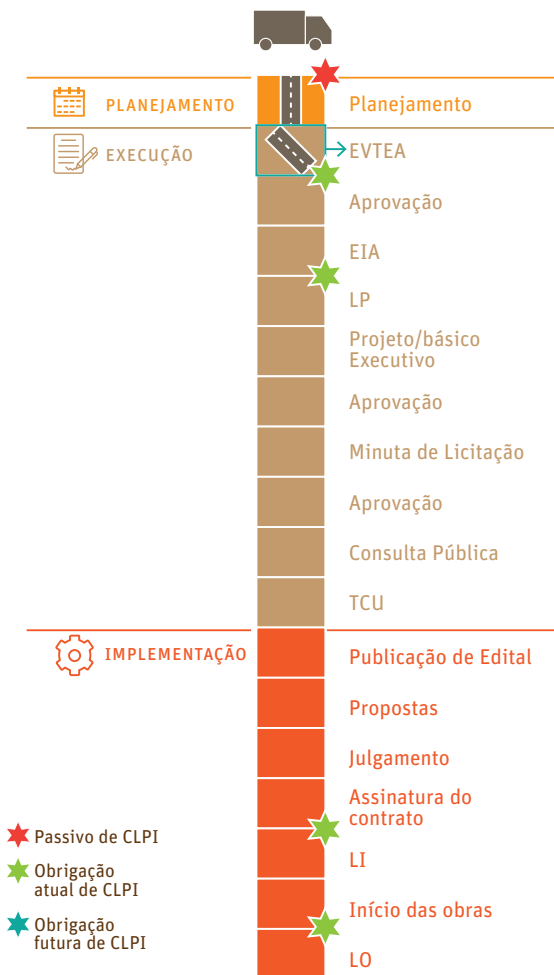
*Passivo de participação:*

- Não houve CLPI nas fases de Planejamento, Viabilidade e Implementação da pavimentação e restauração dos subtrechos da BR-158 e BR-155 no Pará nem nos subtrechos da BR-158 em Mato Grosso.
- Não houve CLPI na fase de Planejamento da concessão do sistema BR-158/155/MT/PA.

*Obrigações:*

- Há obrigação atual de CLPI na fase de Viabilidade sobre a aprovação do EVTEA da concessão do sistema BR-158/155/MT/PA.
- Há obrigação atual de CLPI na fase de Viabilidade sobre a emissão de Licença Ambiental Prévia para o subtrecho da BR-230/155/222/PA - Adequação do Contorno de Marabá.

# STATUS DA PARTICIPAÇÃO DE PIQCT SOBRE SISTEMA BR-155/158/MT/PA





- Há obrigação atual de CLPI na fase de Implementação sobre a emissão de Licença Ambiental de Instalação para o subtrecho BR-158/MT - Contorno Leste.
- Há obrigação atual de CLPI na fase de Implementação sobre a emissão de Licença Ambiental de Operação para o subtrecho BR-158/MT - Trecho Norte.

*PIQCT formalmente reconhecidos impactados:*

- I. Não são reconhecidos administrativamente impactos sobre PIQCT nos subtrechos BR-158/PA - DIV. PA/MT a Redenção/PA (Entr. BR-155) e BR-155/PA - Redenção/PA (Entr. BR-158) a Marabá/PA (Entr. BR-222) pela ausência de definição oficial de área de influência devido às irregularidades dos processos de licenciamento ambiental<sup>21</sup>.
- II. No subtrecho BR-230/155/222/PA - Adequação do Contorno de Marabá, com 42,48 km, é reconhecida impactada a **Terra Indígena Mãe Maria** no processo de licenciamento ambiental<sup>22</sup>.
- III. Em Mato Grosso, no subtrecho da BR-158/MT - DIV. MT/PA ao Km 213,5 (Tre-

cho Norte) é reconhecida impactada a **Terra Indígena Urubu Branco** do povo Tapirapé e no subtrecho BR-158/MT - Km 213,5 ao Km 328,0 (Trecho Contorno Leste) é reconhecida impactada a **Terra Indígena Marãiwatsédé** do povo Xavante, ambas formalmente reconhecidas no processo de licenciamento ambiental<sup>23</sup>.

*Recomendações para aplicação da CLPI:*

- Deve ocorrer CLPI com os povos Gavião Parkatêjê, Gavião Akrãtikatêjê e Gavião Kykatejê da **Terra Indígena Mãe Maria (II)** antes da emissão de Licença Prévia da Adequação do Contorno de Marabá para avaliação dos Estudos de Impacto Ambiental e Componente Indígena. A CLPI deve ser conduzida pelo Ibama e pela Funai por meio de Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta.
- Deve ocorrer CLPI com o povo Tapirapé da **Terra Indígena Urubu Branco (III)** antes da emissão de Licença de Operação do Trecho Norte para avaliação do atendimento e efetividade das medidas do PBA e PBA-CI e estabelecer condições para operação. A CLPI deve ser conduzida pelo Ibama e pela

Funai por meio de Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta.

- Deve ocorrer CLPI com o povo Xavante da **Terra Indígena Maraiwatsédé (III)** antes da emissão de Licença de Instalação do Trecho Contorno Leste para avaliação das medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos sugeridas no PBA e PBA-CI. A CLPI deve ser conduzida pelo Ibama e pela Funai por meio de Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta.
- Deve ocorrer CLPI com os **PIQCT futuramente identificados no EVTE** sobre a viabilidade econômica, social, ambiental e cultural da concessão do sistema BR-158/155/MT/PA durante o período de participação pública da ANTT, antes do encaminhamento para o colegiado da agência. A CLPI deve ser conduzida pela ANTT e pelo Ministério da Infraestrutura por meio de Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta.

#### *Área de Influência de Acesso a Mercado:*

- São identificadas 36 Terras Indígenas e 3 Unidades de Conservação de Uso Sustentável na área de influência de acesso a mercado da concessão BR-158/155/MT/PA.

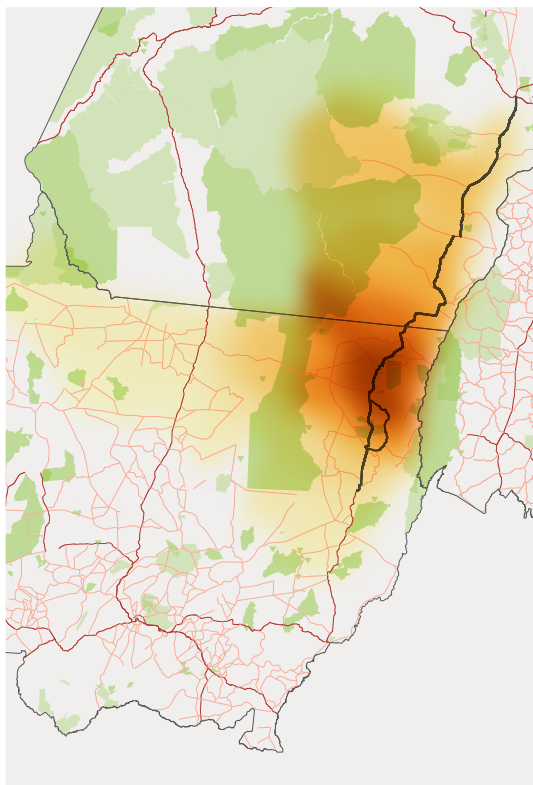
- Não são formalmente reconhecidos impactos a:
  - TI: TI Apiaká do Pontal e Isolados, TI Apiaká-Kayabi, TI Apyterewa, TI Araweté/Igarapé Ipixuna, TI Areões, TI Badjônkôre, TI Batelão, TI Batovi, TI Cacique Fontoura, TI Capoto-Jarina, TI Escondido, TI Karajá Santana do Araguaia, TI Kayabi, TI Kayapó, TI Las Casas, TI Marechal Rondon, TI Menkragnoti, TI Munduruku, TI Panará, TI Parabubure, TI Pequizal de Naruvôtu, TI Pimentel Barbosa, TI São Domingos, TI Tapirapé-Karajá, TI Trincheira-Bacajá, TI Tuwa Apekuokawera, TI Utaria Wyhyna/Iròdu Iràna, TI Wawi, TI Wedezé, TI Xicrin do Cateté, PI Araguaia, PI Xingu, RI Krenrehém, RI Terena Gleba Iriri; UC-US: APA Leandro (Ilha do Bananal/Cantão), APA Santa Rosa, APA Triunfo do Xingu
- Devem ser estudados os impactos a PIQCT gerados pelo aumento de acesso a mercado:
  - No EVTEA da concessão do sistema BR-158/155/MT/PA;

- No EIA/RIMA e Componentes Específicos para regularização do licenciamento ambiental dos subtrechos BR-158/PA - DIV. PA/MT a Redenção/PA (Entr. BR-155) e BR-155/PA - Redenção/PA (Entr. BR-158) a Marabá/PA (Entr. BR-222);
- Em Estudos Complementares do Componente Indígena (ECI) do licenciamento ambiental do trecho Adequação do Contorno de Marabá da BR-155/PA e dos Trechos Norte e Contorno Leste da BR-158/MT.
- Identificada a ocorrência de impactos a PI-QCT nos estudos acima mencionados, esses povos devem ser formalmente reconhecidos como impactados nos processos administrativos de planejamento, viabilidade e/ou licenciamento ambiental, assim como devidamente consultados por meio da CLPI.

#### *Oportunidades para o governo do Pará:*

- Promover diálogo entre ANTT, Ministério da Infraestrutura, Ibama, Funai e a Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI), em particular à Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à

## MAPA ACESSO A MERCADO (BR-155/158)



AUMENTO DE ACESSO A MERCADO



- BR-155-158
- Rodovias Federais
- Rodovias Estaduais
- Territórios Indígenas (TIs)
- Unidades de Conservação (UCs)

Fonte: Bragança et al (2021)<sup>24</sup>

- Desapropriação da SPPI<sup>25</sup>, para articulação interinstitucional para regularização ambiental da BR-158/155/PA e a realização de processos dos processos de CLPI;
- Fomentar identificação de oportunidades de CLPI Unificada<sup>26 27</sup> para PIQCT impactados pela concessão da BR-158/155/MT/PA e por outros empreendimentos, no estado do Pará junto com o governo federal;
  - Promover e recomendar a realização de Acordos Pré-Consulta entre ANTT, Ibama e Funai e PIQCT;
  - Promover a realização do processo de CLPI junto à Terra Indígena Mãe Maria.

**Ferrogrão (EF-170)**





A concessão da implementação e operação da EF-170 - Sinop/MT a Itaituba/PA (Miritituba) encontra-se na fase de Viabilidade, etapa de análise do plano de outorga pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Concomitantemente, foi iniciado processo de licenciamento ambiental pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) com requerimento de Licença Prévia.

*Passivo de participação:* não houve CLPI na fase de Planejamento.

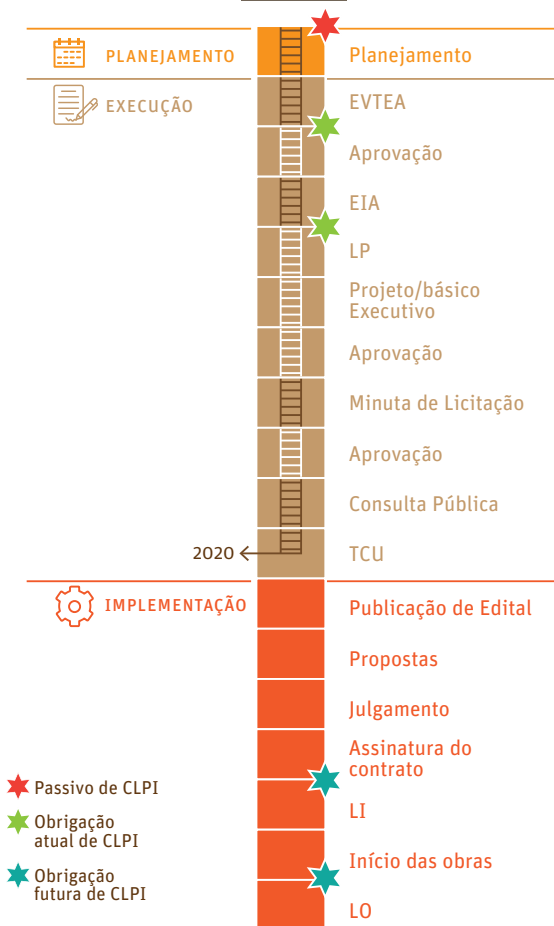
*Obrigações:*

- Há obrigação atual de CLPI na fase de Viabilidade sobre aprovação do EVTEA da concessão para implementação e operação da EF-170
- Há obrigação atual de CLPI na fase de Viabilidade sobre a emissão de Licença Ambiental Prévia para a implementação da EF-170

*PIQCT formalmente reconhecidos impactados:*

- I. São reconhecidas impactadas 16 Terras Indígenas nos EVTEA<sup>29</sup>: **RI Praia do Mangue, RI Praia do Índio, TI Sai-Cinza, TI Sawré Apompu (km 43), TI Sawré Juybu (São Luiz**

# STATUS DA PARTICIPAÇÃO DE PIQCT SOBRE SISTEMA EF-170 (FERROGRÃO)



Fonte: Elaboração Própria a partir de ciclo de projeto de Bragança et al (2021)<sup>28</sup>

**do Tapajós), TI Sawré Muybu (Pimental), TI Baú, TI Menkragnoti, TI Panará, Parque Indígena do Xingu, TI Roro-Walu (Jatobá/Ikpeng), TI Capoto-Jarina, TI Rio Arraias, TI Apiaká do Pontal e Isolados, TI Apiaká/Kayabi e TI Batelão<sup>30</sup>.**

- II. São reconhecidas impactadas 5 Unidades de Conservação de Uso Sustentável nos EVTEA: **APA do Tapajós, FLONA do Trairão, FLONA de Altamira, FLONA de Itaituba I, FLONA do Jamanxim<sup>31</sup>**
- III. São reconhecidas impactadas as **RI Praia do Índio e RI Praia do Mangue** nos Estudos de Impacto Ambiental<sup>32</sup>.
- IV. São reconhecidas impactadas 2 Unidades de Conservação de Uso Sustentável no EIA/RIMA: **FLONA de Altamira e FLONA do Jamanxim<sup>33</sup>**
- V. É reconhecida impactada a comunidade tradicional **Comunidade de Pescadores Aruri** em Trairão/PA nos Estudos de Impacto Ambiental<sup>34</sup>:

*Recomendações para aplicação da CLPI:*

- Deve ocorrer CLPI com PIQCT (I e II) sobre o EVTEA para análise da viabilidade

econômica, social, ambiental e cultural do projeto EF-170. A CLPI deve ser conduzida pela ANTT e pelo Ministério da Infraestrutura por meio dos Protocolos de Consulta com os povos Munduruku<sup>35</sup>, Kayapó<sup>36</sup> e Panará<sup>37</sup> e Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta com os demais povos participantes.

- Deve ocorrer CLPI com o povo Munduruku das **RI Praia do Índio e RI Praia do Mangue (III)**, com comunidades tradicionais da **FLONA de Altamira** e da **FLONA do Jamanxim (IV)** e com **Comunidade de Pescadores Aruri (V)** sobre os Estudos de Impacto Ambiental e seus componentes específicos antes da emissão da Licença Ambiental Prévia, devendo este processo ser conduzido pelo Ibama e demais órgãos intervenientes por meio do Protocolo de Consulta com o povo Munduruku e Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta com os demais povos participantes<sup>38</sup>.

#### *Área de Influência de Acesso a Mercado:*

- São identificadas 39 Terras Indígenas, 6 Territórios Quilombolas e 13 Unidades de Conservação de Uso Sustentável na área

de influência de acesso a mercado da concessão da implementação e operação da EF-170

- Não são formalmente reconhecidos impactos a:

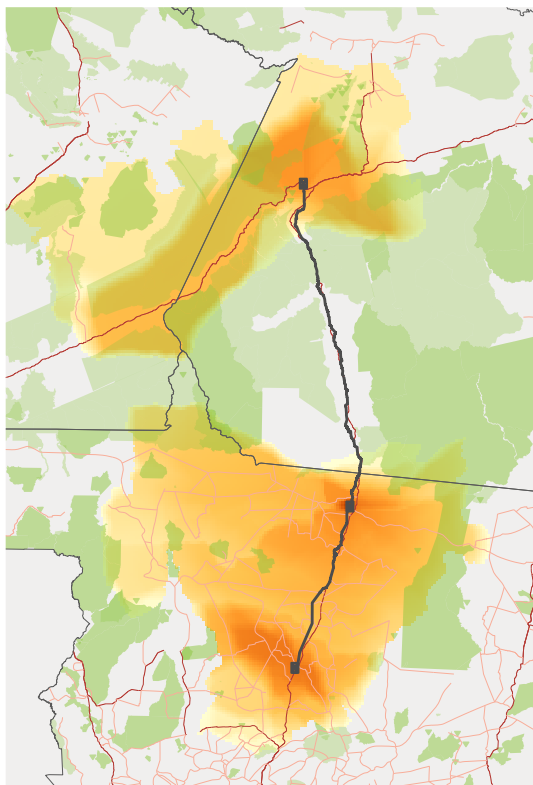
**a. TI:** TI Andirá Marau, TI Arary, TI Aripuanã, TI Cachoeira Seca, TI Coatá-Laranjal, TI Cobra Grande, TI Cunchã-Sapucaia, TI Enawenê Nawê, TI Erikpatsa, TI Escondido, TI Estação Paraisópolis, TI Japuira, TI Kayabi, TI Lago do Limão, TI Manoki, TI Maró, TI Menku, TI Munduruku, TI Munduruku-Taquara, TI Nambiquara, TI Ponte de Pedra, TI Santana, TI Serra Morena, TI Setemã, TI Xipaya, PI Aripuanã,

**b. TQ:** Arapema, Bom Jardim, Maria Valentina, Murumuru, Saracurá, Tinguá

**c. UC-US:** APA das Cabeceiras do Rio Cuiabá, APA Nascentes do Rio Paraguai, APA Salto Magessi, APA Santa Rosa, FES de Maués, FES do Apuí, FES do Sucunduri, RDS Bararati, RDS Canumã, RDS do Juma, RDS do Matupiri, RDS do Rio Madeira, RDS Igapó-Açu

- Devem ser estudados os impactos a PIQCT

## MAPA ACESSO A MERCADO (FERROGRÃO EF-170)



AUMENTO DE ACESSO A MERCADO



- EF-170 (Ferrogão)
- Rodovias Federais
- Rodovias Estaduais
- Territórios Indígenas (TIs)
- Unidades de Conservação (UCs)

Fonte: Bragança et al (2021)<sup>39</sup>

gerados pelo aumento de acesso a mercado:

- No EVTEA da concessão da EF-170 (Ferrogrão);
  - No EIA/RIMA e Componentes Específicos do licenciamento ambiental da EF-170 (Ferrogrão).
- 
- Identificada a ocorrência de impactos a PIQCT nos estudos acima mencionados, esses povos devem ser formalmente reconhecidos como impactados nos processos administrativos de planejamento, viabilidade e/ou licenciamento ambiental, assim como devidamente consultados por meio da CLPI.

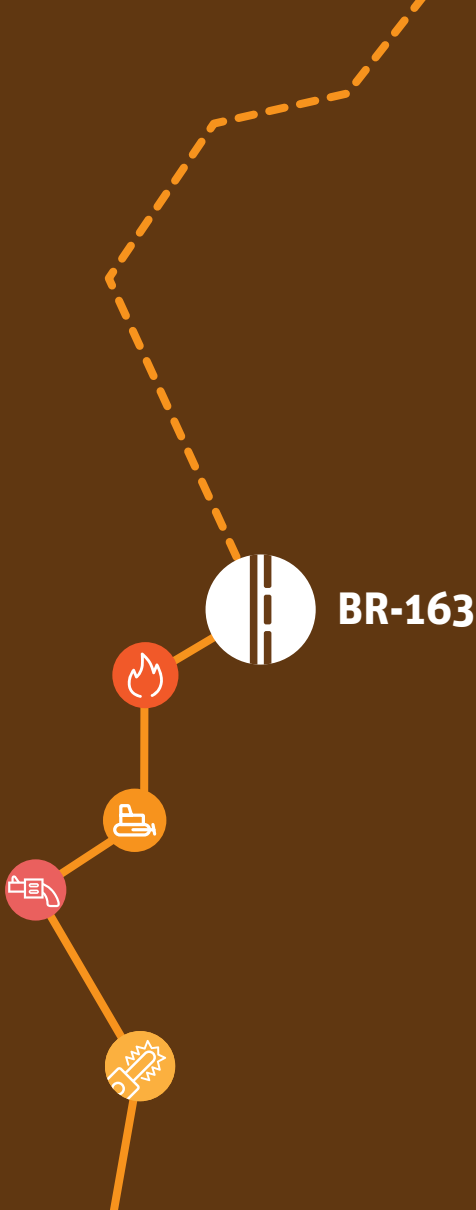
## *Oportunidades para o governo do Pará:*

- Promover diálogo entre ANTT, Ministério da Infraestrutura, Ibama, Funai e a Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI), em particular à Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação da SPPI<sup>40</sup>, para articulação interinstitucional sobre realização de processos de CLPI;
- Fomentar oportunidade de CLPI Unificada<sup>41</sup> sobre a concessão para implementação e operação da EF-170 e
  - Pavimentação dos trechos BR-230/PA entre Medilândia/PA a Rurópolis/PA e BR-230/163/PA entre Rurópolis e Campo Verde (Itaituba/PA) e às terras indígenas RI Praia do Mangue, RI Praia do Índio, TI Sawré Apompu (km 43), TI Sawré Juyubu (São Luiz do Tapajós) e TI Sawré Muybu (Pimental);
  - Concessão do sistema BR-163/230/MT/PA às terras indígenas TI Baú, TI Menkragnoti e TI Panará e comunidades tradicionais da FLONA de Altamira;
  - Promover realização de Acordos Pré-Consulta entre ANTT, Ibama, Funai e



ICMBio e PIQCT;

- Promover a realização dos processos de CLPI junto a RI Praia do Mangue, RI Praia do Índio, TI Sai-Cinza, TI Sawré Apompu (km 43), TI Sawré Juybu (São Luiz do Tapajós), TI Sawré Muybu (Pimental), TI Baú, TI Menkragnoti, TI Panará, Comunidade de Pescadores Aruri de Trairão/PA e demais comunidades tradicionais da APA do Tapajós, FLONA do Trairão, FLONA de Altamira, FLONA de Itaituba I, FLONA do Jamanxim



A concessão do sistema BR-163/230/MT/PA, entre Sinop/MT e Itaituba/PA se encontra na fase de Implementação. O subtrecho da BR-163/MT/PA - Guarantã do Norte/MT a Rurópolis/PA possui Licença de Instalação.

*Passivo de participação:*

- Não houve CLPI nas fases de Planejamento, Viabilidade e Implementação da pavimentação do subtrecho da BR-163/MT/PA - Guarantã do Norte/MT a Rurópolis/PA.
- Não houve CLPI nas fases de Planejamento, Viabilidade e Implementação da concessão do sistema BR-163/230/MT/PA

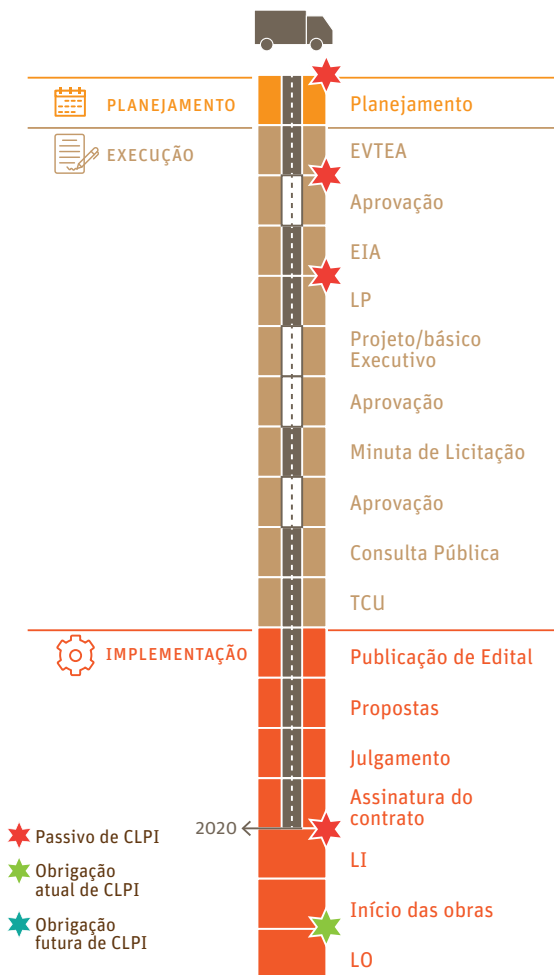
*Obrigações:*

- Há obrigação atual de CLPI antes da emissão de Licença Ambiental de Operação para o subtrecho BR-163/MT/PA - Guarantã do Norte/MT - Rurópolis/PA

*PIQCT formalmente reconhecidos impactados:*

- I. São reconhecidas impactadas as **Terras Indígenas Panará, TI Baú e TI Menkragnoti** no processo de licenciamento ambiental do subtrecho da BR-163/MT/PA - Guarantã do Norte/MT a Rurópolis/PA<sup>43 44</sup>

# STATUS DA PARTICIPAÇÃO DE PIQCT SOBRE SISTEMA BR-163/230MT/PA



## **II. São reconhecidas impactadas 4 Unidades de Conservação de Uso Sustentável no EIA-RIMA: **FLONA de Altamira, FLONA de Itaituba I, FLONA de Itaituba II e FLONA do Tapajós****

### *Recomendações para aplicação da CLPI:*

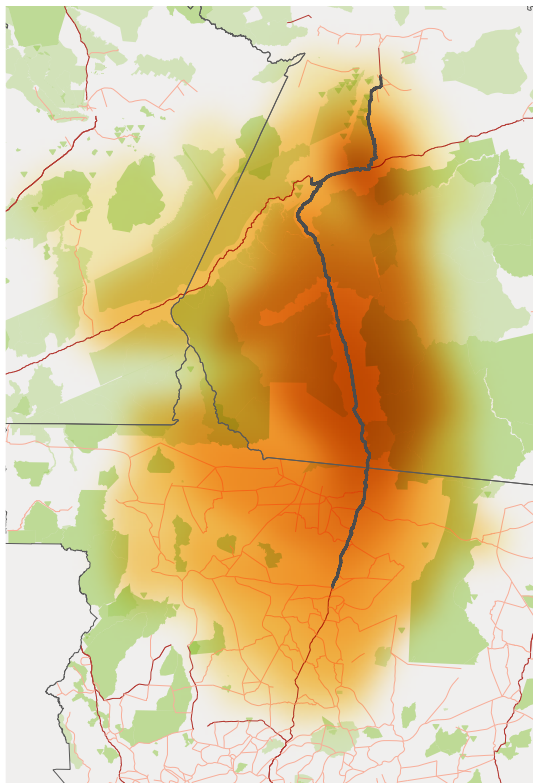
- Deve ocorrer CLPI com as **Terras Indígenas Panará, TI Baú e TI Menkragnoti (I)** e com comunidades tradicionais da **FLONA de Altamira, FLONA de Itaituba I e II e FLONA do Tapajós (II)** para avaliação do atendimento e efetividade das medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos sugeridas no PBA e PBA-CI e estabelecer condições de operação. A CLPI deve ser conduzida pelo Ibama e pela Funai por meio de Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta.

### *Área de Influência de Acesso a Mercado:*

- São identificadas 44 Terras Indígenas, 6 Territórios Quilombolas e 14 Unidades de Conservação de Uso Sustentável na área de influência de acesso a mercado da concessão da BR-163/230/MT/PA.

- Não são formalmente reconhecidos impactos a
  - TI: TI Andirá Marau, TI Apiaká-Kaya-bi, TI Arara, TI Arara do Rio Branco, TI Arary, TI Aripuanã, TI Batelão, TI Bragança-Marituba, TI Cachoeira Seca, TI Coatá-Laranjal, TI Cobra Grande, TI Cunhã-Sapucaia, TI Enawenê Nawê, TI Erikpatsa, TI Escondido, TI Irantxe, TI Japuira, TI Kararaô, TI Kuruaya, TI Lago do Limão, TI Manoki, TI Maró, TI Menku, TI Munduruku, TI Munduruku-Taquara, TI Nambiquara, TI Ponte de Pedra, TI Sai Cinza, TI Santana, TI Sawré Muybu (Pimental), TI Serra Morena, TI Setemã, TI Xipaya, PI Aripuanã, PI Xingu;
  - TQ: Arapema, Bom Jardim, Maria Valentina, Murumuru, Saracurá, Tiningu
  - UC-US: APA das Cabeceiras do Rio Cuiabá, APA Salto Magessi, APA Santa Rosa, APA Triunfo do Xingu, FES de Maués, FES do Apuí, FES do Iriri, FES do Sucunduri, RDS Bararati, RDS Canumã, RDS do Juma, RDS do Matupiri, RDS do Rio Madeira, RDS Igapó-Açu

## MAPA ACESSO A MERCADO (BR-163)



AUMENTO DE ACESSO A MERCADO



- BR-163
- Rodovias Federais
- Rodovias Estaduais
- Territórios Indígenas (TIs)
- Unidades de Conservação (UCs)

Fonte: Bragança et al (2021)<sup>45</sup>

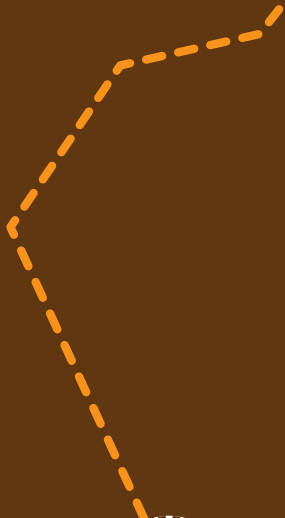
- Devem ser estudados os impactos a PIQCT gerados pelo aumento de acesso a mercado:
- Em Estudos Complementares do EIA/RIMA, Componente Indígena (ECI) e demais Componentes Específicos do licenciamento ambiental do sistema BR-163/230/MT/PA
- Identificada a ocorrência de impactos a PIQCT nos estudos acima mencionados, esses povos devem ser formalmente reconhecidos como impactados nos processos administrativos de planejamento, viabilidade e/ou licenciamento ambiental, assim como devidamente consultados por meio da CLPI.

#### *Oportunidades para o governo do Pará:*

- Promover diálogo entre Concessionária Via Brasil, ANTT, Ministério da Infraestrutura, Ibama, Funai e a Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI), em particular à Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação da SPPI<sup>46</sup>, para articulação interinstitucional sobre realização de processos de CLPI;



- Fomentar oportunidade de CLPI Unificada<sup>47</sup> sobre a concessão do sistema BR-163/230/MT/PA e a concessão para implementação e operação da EF-170 às terras indígenas TI Baú, TI Menkragnoti e TI Panará e comunidades tradicionais da FLONA de Altamira;
- Fomentar realização de Acordos Pré-Consulta entre ANTT, Ibama e Funai e PIQCT;
- Promover a realização dos processos de CLPI junto TI Baú, TI Menkragnoti e TI Panará



**BR-230**



Os subtrechos da BR-230/PA entre Medicilândia/PA e Rurópolis/PA e BR-230/163/PA entre Rurópolis/PA e Campo Verde (Itaituba/PA) encontram-se na fase de implementação e com processos de licenciamento ambiental avançados.

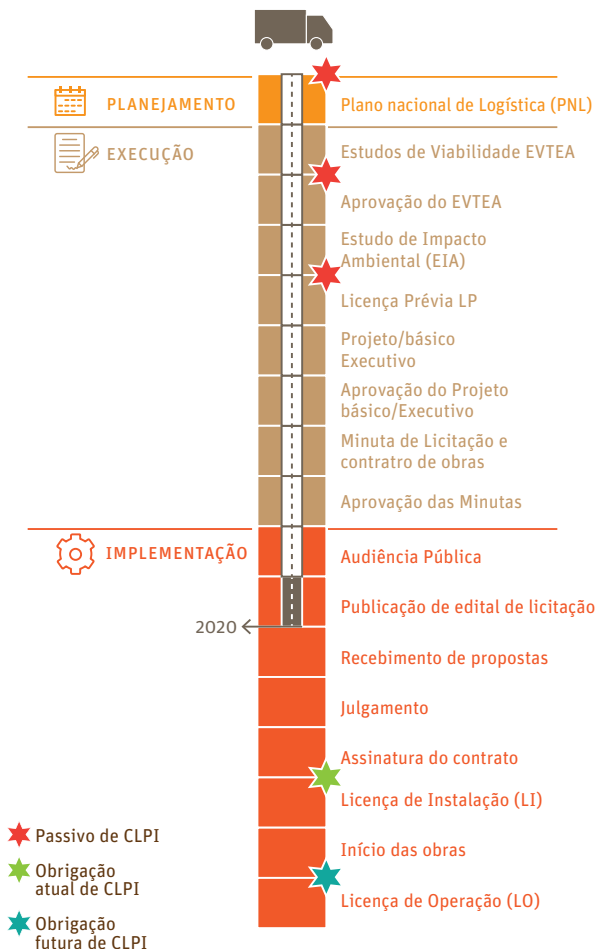
#### *Passivo de participação:*

- Não houve CLPI nas fases de Planejamento e Viabilidade da pavimentação do subtrecho da BR-230/PA entre Medicilândia/PA e Rurópolis/PA;
- Não houve CLPI nas fases de Planejamento e Viabilidade da pavimentação do subtrecho da BR-230/163/PA entre Rurópolis/PA e Campo Verde/PA.

#### *Obrigações:*

- Ainda há obrigação atual de CLPI sobre a Licença Ambiental de Instalação para o subtrecho BR-230/PA - Medicilândia/PA a Rurópolis/PA, pois a Licença de Instalação nº 1336/2020 não autorizou obras no segmento entre os km 750 e km 851,10<sup>49</sup>
- Há obrigação atual de CLPI sobre a emissão de Licença Ambiental de Operação para o subtrecho BR-163/MT/PA - Guarantã do Norte/MT - Rurópolis/PA, cujo processo

# STATUS DA PARTICIPAÇÃO DE PIQCT SOBRE SISTEMA BR-230



Fonte: Elaboração Própria a partir de ciclo de projeto de Bragança et al (2021)<sup>48</sup>

de licenciamento ambiental abarca o subtrecho BR-230/163/PA entre Rurópolis/PA e Campo Verde/PA<sup>50 51</sup>.

*PIQCT formalmente reconhecidos impactados:*

- I.** São administrativamente reconhecidos impactos às **TI Kararaô, TI Arara, TI Cachoeira Seca, TI Kuruaya, TI Xipaya, TI Sawré Apompu (km 43), RI Praia do Índio, RI Praia do Mangue, TI Sawré Juyubu (São Luiz do Tapajós), TI Sawré Muybu (Pimental)** no subtrecho da BR-230/PA entre Medicilândia/PA a Rurópolis/PA, conforme componente indígena do licenciamento ambiental<sup>52 53</sup>.

*Recomendações para aplicação da CLPI:*

- Deve ocorrer CLPI com **PIQCT (I)** antes da anuência da FUNAI para autorização das obras no segmento entre os km 750 e km 851,10 na Licença de Instalação nº 1336/2020 para avaliação das medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos sugeridas no PBA e PBA-CI. A CLPI deve ser conduzida pelo Ibama e pela Funai por meio de Planos de Consulta resultantes de Acordos Pré-Consulta.

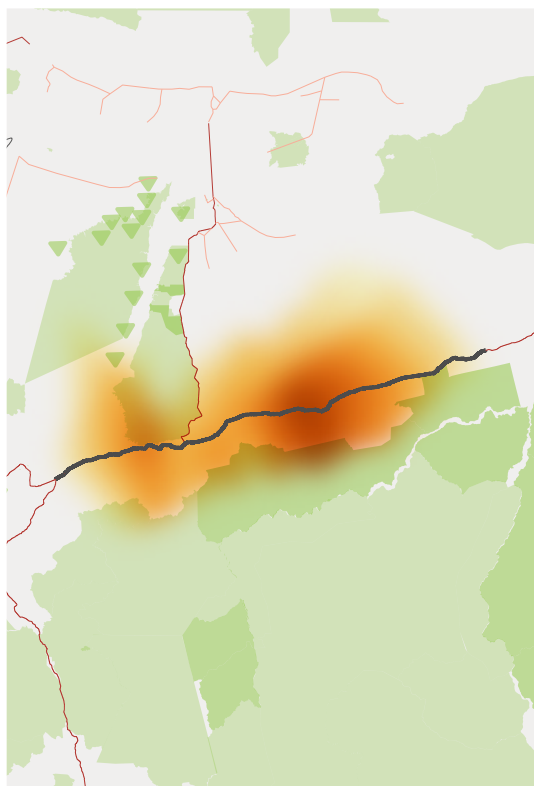
### *Área de Influência de Acesso a Mercado:*

- São identificadas 2 Terras Indígenas na área de influência de acesso a mercado do trecho da BR-230/PA entre Medicilândia/PA a Rurópolis/PA e BR-230/163/PA entre Rurópolis/PA e Campo/Verde (Itaituba/PA).
- São formalmente reconhecidos impactos a essas 2 Terras Indígenas.

### *Oportunidades para o governo do Pará*

- Promover diálogo entre DNIT, Ministério da Infraestrutura, Ibama, Funai para articulação interinstitucional sobre realização do processo de CLPI;
- Fomentar oportunidade de CLPI Unificada sobre a pavimentação dos trechos BR-230/PA entre Medicilândia/PA a Rurópolis/PA e BR-230/163/PA entre Rurópolis e Campo Verde (Itaituba/PA) e a concessão para implementação e operação da EF-170 às terras indígenas RI Praia do Mangue, RI Praia do Índio, TI Sawré Apompu (km 43), TI Sawré Juyubu (São Luiz do Tapajós) e TI Sawré Muybu (Pimental)<sup>55</sup>;
- Fomentar realização de Acordos Pré-Consulta entre ANTT, Ibama e Funai e PIQCT ;

## MAPA ACESSO A MERCADO (BR-230)



AUMENTO DE ACESSO A MERCADO

0.05

0.10

0.15



- BR-230
- Rodovias Federais
- Rodovias Estaduais
- Territórios Indígenas (TIs)
- Unidades de Conservação (UCs)

- Promover a realização dos processos de CLPI às Terras Indígenas TI Kararaô, TI Arara, TI Cachoeira Seca, TI Kuruaya, TI Xipaya, TI Sawré Apompu (km 43), RI Praia do Índio, RI Praia do Mangue, TI Sawré Juyubu (São Luiz do Tapajós), TI Sawré Muybu (Pimental).



**TABELA 2 - OPORTUNIDADES DE CLPI UNIFICADA<sup>56</sup>**

| PIQCT FORMALMENTE RECONHECIDOS IMPACTADOS | POSSIBILIDADE DE CLPI UNIFICADA                                              | PROTOCOLO AUTÔNOMO DE CONSULTA / ACORDO PRÉ-CONSULTA                                      |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| RI Praia do Mangue                        | CLPI Unificada ao povo Munduruku sobre EF-170 e BR-230                       | <a href="#">Protocolo de Consulta Munduruku</a>                                           |
| RI Praia do Índio                         |                                                                              |                                                                                           |
| TI Sawré Apompu (km 43)                   |                                                                              |                                                                                           |
| TI Sawré Juybu (São Luiz do Tapajós)      |                                                                              |                                                                                           |
| TI Sawré Muybu (Pimental)                 | CLPI Unificada ao povo Kayapó das TI Baú e Menkragnoti sobre EF-170 e BR-163 | <a href="#">Protocolo de Consulta dos Kayapó-Menkragnoti associados ao Instituto Kabu</a> |
| TI Baú                                    |                                                                              | Acordo Pré-Consulta com demais aldeias                                                    |
| TI Menkragnoti                            | CLPI Unificada ao povo Panará sobre EF-170 e BR-163                          | <a href="#">Protocolo de Consulta do Povo Panará</a>                                      |
| TI Panará                                 |                                                                              | Acordo Pré-Consulta                                                                       |
| FLONA de Altamira                         | CLPI Unificada com comunidades tradicionais sobre EF-170 e BR-163            | Acordo Pré-Consulta                                                                       |

Fonte: Elaboração Própria



**Conclusão**



Haja vista que os projetos ora analisados encontram-se em fases distintas do ciclo de projeto, vale a pena destacar que a obrigação de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) se modula de acordo com a fase na qual se encontra o empreendimento e com o passivo de CLPI já existente:

- A obrigação de CLPI sobre projeto de infraestrutura cumpre funções e objetivos diferentes de acordo com cada fase do ciclo de projeto, portanto, um único processo de CLPI não tem capacidade de abranger o processo decisório como um todo;
- A CLPI em cada fase do ciclo convoca interlocutores diferenciados, tanto sujeitos a serem consultados quanto agentes responsáveis pela realização da Consulta;
- Por isso, a importância de se identificar, para cada fase do ciclo, os interlocutores de cada processo de CLPI: representantes dos sujeitos a serem consultados e dos responsáveis pela Consulta.

Sobre abordagens complementares à identificação de impactos a PIQCT, como a “abordagem de acesso a mercado” desenvolvida por Bragança et al (2021), importa destacar que:

- A “Área de Influência de Acesso a Mercado” sobreposta a territórios de PIQCT implica na obrigação de se desenvolverem estudos que avaliem a existência de impactos gerados pelo aumento de acesso a mercado sobre os territórios de PIQCT;
- A obrigação de CLPI surgirá em função da qualificação de impactos descritos nos estudos, os quais indicarão os sujeitos impactados pelo projeto, titulares do direito de CLPI.



**Notas**

1 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. *Governança, Área de Influência e Riscos Ambientais de Investimentos de Infraestrutura de Transportes: Estudos de Caso no Estado do Pará*. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2021. Disponível em: <https://www.climatepolicyinitiative.org/pt-br/publication/governanca-area-de-influencia-e-riscos-ambientais-de-investimentos-de-infraestrutura-de-transportes-estudos-de-caso-no-estado-do-para/> (acesso em set/2021)

2 Pacto Internacional sobre Direitos Cíveis e Políticos (PIDCP), o Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (CADH), a Convenção para a Eliminação de todas as formas de Discriminação Racial, a Declaração das Nações Unidas sobre Direitos dos Povos Indígenas (DNUDPI), aprovada em 2007 com voto favorável do Brasil em Assembleia Geral das Nações Unidas, a Declaração Americana sobre os Direitos dos Povos Indígenas (DADPI) e a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho sobre Povos Indígenas e Tribais (C-169/OIT), de 27 de junho de 1989

3 Corte IDH. Caso do Povo Indígena Kichwa de Sarayaku vs. Equador. Série C No. 245, sentença de 27 de junho de 2012. Pags 161-164.

**4** Erros governamentais mais comuns consistem em: reconhecer apenas uma parte limitada dos povos afetados; não os consultar por meio de suas próprias instituições representativas; contentar-se em realizar reuniões para informar as populações afetadas sobre decisões que já foram tomadas, sem que eles tenham tido oportunidade de participação prévia e efetiva.

**5** Caso do Povo Saramaka. Vs. Suriname. Exceções Preliminares, Mérito, Reparações e Custas. Sentença de 28 de novembro de 2007. Série C No. 172; Caso do povo indígena Kichwa de Sarayaku Vs. Equador. Sentença Série C nº 245 de 27 de junho de 2012 (Mérito, Reparações e Custas); Caso Comunidade Garífuna de Ponta Pedra e seus membros vs. Honduras. Sentença Série C nº 302 de 5 de outubro de 2015 (Excepciones Preliminares, Fundo, Reparações e Custas); Caso Comunidade Garífuna Triunfo de la Cruz e seus membros Vs. Honduras; Sentencia Série C nº 35. De 5 de outubro de 2015 (Mérito, Reparações e Custas); Caso dos povos Kaliña y Lokono vs. Surinam. Sentença Série C n. 309 de 15 de novembro de 2015 (Excepciones Preliminares, Fundo, Reparações e Custas).

**6** BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

**7** Atualmente, a seleção formal de projetos para composição da carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) é sancionada pelo Presidente da República a partir das recomendações expedidas pelo Conselho do PPI. A CLPI deve ocorrer antes do encaminhamento das propostas de inclusão por parte dos Ministérios, de forma que, no momento de recepção e avaliação de projetos pelo Conselho do PPI, estes já tenham sido previamente consultados junto a PIQCT.

**8** BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

**9** BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

**10** “Quando a quantificação monetária não for possível (e.g. para valores de existência, altruísmo, ou legado), os impactos ambientais devem ser detalhadamente identificados de maneira qualitativa, de modo a fornecer aos tomadores de decisão mais elementos para uma decisão robusta e embasada em evidências”. Guia Geral de Análise Socioeconômica de Custo-Benefício de Projetos de Investimento em Infraestrutura. Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura. Ministério da Economia. março de 2021. p. 49. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/>



[pt-br/choque-de-investimento-privado/avaliacao-socioeconomica-de-custo-beneficio/guia-acb](#)

**11** Para uma análise jurídica completa sobre a validade e aplicabilidade dos protocolos de consulta de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais, consultar: <http://observatorio.direitosocioambiental.org/> (acesso em set/2021)

**12** “Protocolos autônomos de consulta e consentimento: Guia de Orientações”. YAMADA, E.M.; GRUPIONI, L.D.B.; GARZÓN, B.R. São Paulo: Rede de Cooperação Amazônica, 2019. Disponível em: <https://rca.org.br/wp-content/uploads/2019/06/2019-Guia-de-Protocolos-RCA-vers%C3%A3o-web.pdf> (acesso em set/2021)

**13** “Exige-se que se proceda a uma pré-consulta sobre o processo de consulta, tendo em vista a escolha dos interlocutores legitimados, o processo adequado, a duração da consulta, o local da oitiva, em cada caso, etc.” (TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO. Quinta Turma. AI nº 0002064-61.2013.4.01.0000/MA. Rel. Des. Selene de Almeida, j. 16/12/2013, p. 6 e TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO. Quinta Turma. ACi nº 0000709- 88.2006.4.01.3903/PA. Rel. Des. Selene Almeida, p.25)

14 Ver item “Medindo o Impacto Indireto de Projetos de Infraestrutura” em BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit.

15 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

16 Identificam-se as Terras Indígenas, Quilombolas e Unidades de Conservação de Uso Sustentável que apresentam alguma parcela do território localizada dentro dos limites da área de influência de acesso a mercado, sem distinção entre os diferentes níveis de gradação do acesso a mercado. Análises futuras podem se debruçar sobre a identificação das áreas protegidas e respectivo nível de acesso ao mercado e, portanto, nível de risco de desmatamento.

17 Instituto Socioambiental (ISA) (2021). Shapefile de territórios mantidos pelo ISA. Disponível em: <https://alertas.socioambiental.org/downloads/?lang=pt-br> (acesso em out/2021)

18 Para aprimorar a identificação dessas últimas, é possível realizar análise complementar a partir do critério adicional de identificação das áreas concedidas para comunidades tradicionais mediante Concessão

*de Direito Real de Uso por parte da da Secretaria de Patrimônio da União: “A Concessão de Direito Real de Uso é um Contrato Administrativo que transfere direitos reais da propriedade e pode ser transmissível por ato inter vivos e causa mortis. Pode ser gratuita ou onerosa (paga). Prevista no Decreto-Lei nº 271/1967 e na Lei nº 9.636/1998 (que prevê sua aplicação para os terrenos da União) poderá ser aplicada [...] no uso sustentável das várzeas e para a segurança da posse de comunidades tradicionais; e para fins comerciais”. Glossário: Patrimônio da União — Português (Brasil), <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/glossario> (acesso em out/2021)*

***19** Como exemplo prático do não reconhecimento inicial de povos tradicionais impactados por empreendimento, ver o caso sobre população ribeirinha impactada pela UHE Belo Monte: “A expulsão dos ribeirinhos em Belo Monte: relatório da SBPC” [livro]. MAGALHÃES, Sônia Barbosa; CARNEIRO DA CUNHA, Manuela (orgs). São Paulo: Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), 2017. Disponível em: <http://portal.sbpnet.org.br/livro/belomonte.pdf> (acesso em set/2021)*

***20** BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.;*

ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

21 Não foram realizados Estudos de Impacto Ambiental (EIA), seus componentes nem propostos Programas Básicos Ambientais para prevenção, mitigação e compensação de impactos. O DNIT e o Ibama firmaram Termo de Compromisso para regularização ambiental dos dois subtrechos no âmbito do Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis (PROFAS) em 2013 e 2014. Ver Processos Ibama 02001.002375/2013-52, 02001.000249/2016-14 e 02001.000263/2016-18.

22 Termo de Referência do Componente Indígena (SEI-Funai 3234403) do processo de licenciamento ambiental relativo à implantação, duplicação, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos da BR 230/PA, BR 222/PA e BR 155/PA - Processo Funai 08620.016070/2018-21

23 Componente Indígena do processo de licenciamento ambiental relativo à implantação e pavimentação da BR-158/MT - Processo Funai 08620.001296/2005-11

24 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

25 Dado que os projetos “Apoio ao licenciamento ambiental da rodovia BR-158/MT” e “Estudos para Concessão das Rodovias BR-158/155/MT/PA” são projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Ver: <https://www.ppi.gov.br/rodovia-federal-br-158-mt> e <https://www.ppi.gov.br/estudos-para-concessao-das-rodovias-br-158-155-mt-pa>

26 Ver Tabela 2 - Oportunidades de CLPI Unificada

27 Ver processo de CLPI Unificado acerca dos impactos da construção da EF-354 (FICO) e da BR-242/MT aos povos indígenas do Território Indígena do Xingu, pactuado junto ao Ministério da Infraestrutura, VALEC, DNIT, Ibama e Funai em julho de 2019: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/consulta-aos-indigenas-sobre-a-br-242-mt-e-a-fico-sera-unificada-1> (acesso out/2021)

28 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

29 Anexo I - Composição do Cenário Ambiental. In: Caderno de Meio Ambiente: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: abril de 2020. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/>

<Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=176> (acesso em set/2021)

**30** Destaca-se que os Complexos Territoriais apresentados no Anexo I - Composição do Cenário Ambiental do Caderno de Meio Ambiente não reproduziram integralmente as Terras Indígenas identificadas no âmbito da Análise de Impactos Sociais e Ambientais do EVTEA da EF-170. Ficaram ausentes do documento da ANTT a T.I Sai-Cinza, identificada no Complexo 1, e a T.I Ikpeng, no Complexo 3. Ver Produto 2: Avaliação de Risco com Terras Indígenas e Recomendações para Gestão do Relacionamento com Povos Indígenas. In: Análise de Impactos Ambientais e Sociais da Proposta de Implantação da Ferrovia Entre Sinop (MT) e Distrito de Miritituba, Município de Itaituba (PA) – EF-170 “Ferrogrão”. Relatório Final. The Nature Conservancy (TNC). outubro de 2015

**31** Produto 1 - Relatório Final: Análise dos Possíveis Impactos Ambientais do Traçado da ferrovia proposto pela EDLP. In: Análise de Impactos Ambientais e Sociais da Proposta de Implantação da Ferrovia Entre Sinop (MT) e Distrito de Miritituba, Município de Itaituba (PA) – EF-170 “Ferrogrão”. Relatório Final. The Nature Conservancy (TNC). outubro de 2015.

32 Termo de Referência do Componente Indígena (SEI-Funai 1581189) - Processo Funai 08620.015520/2015-16

33 EIA-RIMA Volume I - Tomo VI - Síntese Ambiental, Impactos, Áreas de influências, Medidas e Programas (SEI-Ibama 8896490)

34 EIA-RIMA Volume I - Tomo IV - Diagnóstico Ambiental - Socioeconomia (SEI-Ibama 8896312)

35 CLPI para TI Praia do Índio, TI Praia do Mangue, TI Sawré Apompu (km 43), TI Sawré Juyubu (São Luiz do Tapajós) e TI Sawré Muybu (Pimental) com Protocolo de Consulta do povo Munduruku. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/documentos/protocolo-de-consulta-munduruku>

36 CLPI com Kayapó das TI Baú e TI Menkragnoti por meio do Protocolo de Consulta dos Kayapó Menkragnoti associados ao Instituto Kabu. Disponível em: <http://direitosocioambiental.org/wp-content/uploads/2019/11/Protocolo-Kayap%C3%B3-Menkr%C3%A3gnoti.pdf>

37 CLPI com Panará da TI Panará por meio do Protocolo de Consulta do povo Panará. Disponível em: <http://direitosocioambiental.org/wp-content/uploads/2019/11/Protocolo-de-Consulta-do-Povo-Panara.pdf>

38 Nota-se que a recomendação consiste em uma indicação mínima de PIQCT que devem ser consultados antes da emissão da Licença Prévia da EF-170. Diferentes povos indígenas, sobretudo reconhecidos impactados pelo empreendimento na etapa do EVTEA, questionam a utilização dos limites estabelecidos pela Portaria Interministerial n. 60/2015 para efeitos da determinação da participação dos órgãos intervenientes do licenciamento ambiental e da determinação das áreas de influência dos meios socioeconômico, biótico e físico do empreendimento, como tem ocorrido nos Estudos de Impacto Ambiental da EF-170.

39 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

40 Projeto da carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal: <https://www.ppi.gov.br/ef-170-mt-pa-ferrograo>

41 Ver Tabela 2 - Oportunidades de CLPI Unificada

42 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit

43 Ver Processo Funai 08620.000089/2009-65



*44 Ainda que em 2008, FUNAI e DNIT tenham celebrado Termo de Cooperação para execução, além dos subprogramas do PBA-CI para as TI Baú, TI Mekragnotire e TI Panará, ações piloto nas TI Capoto-Jarina, TI Kayapó, TI Kayabi, TI Gleba Iriri e TI Pontal, no âmbito do Plano BR-163 Sustentável (SEI-Funai 0076643)*

*45 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit*

*46 Projeto da carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal: <https://www.ppi.gov.br/concessao-das-rodovias-br-163-230-mt-pa-trecho-entre-sinop-mt-e-miritituba-pa>*

*47 Ver Tabela 2 - Oportunidades de CLPI Unificada*

*48 BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit*

*49 Apesar de já haver sido emitida a Licença de Instalação nº 1336/2020 referente às obras de pavimentação e implantação de Obras de Artes Correntes e Especiais da rodovia BR-230/PA, no trecho entre a Divisa PA-TO e o município de Rurópolis/PA (segmento km 0,00 ao km 984,00), com validade até janeiro/2026, parte do subtrecho objeto do presente estudo, BR-230/PA entre as sedes*

*de Medicilândia/PA e Rurópolis/PA, permanece bloqueado entre os km 750 e 851,10 até que anuência da FUNAI. Por esse motivo, PIQCT impactados por esse subtrecho ainda devem ser consultados sobre a avaliação das medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos sugeridas no PBA e PBA-CI, para liberação da implementação. Processo Funai 08620.001080/2005-48.*

**50** *Esse subtrecho de coincidência entre a BR-230 e a BR-163 é objeto de licenciamento ambiental junto ao processo referente às obras de construção, pavimentação e implantação de Obras de Artes Correntes e Especiais do subtrecho da BR-163/PA - DIV MT/PA - Início Trecho Pavimentado (Santarém/PA), segmento km 0,0 - km 914,0, que teve emitida a Licença de Instalação nº 1208/2018. O processo de licenciamento ambiental no Ibama diz respeito ao subtrecho BR-163/MT/PA - Guarantã do Norte/MT - Rurópolis/PA, ver Processo Ibama 02001.005900/2000-77.*

**51** *TI Xipaya, TI Kuruaya, TI Praia do Mangue, TI Praia do Índio foram incluídas no licenciamento ambiental da BR-230 por acordo entre Funai e DNIT sobre licenciamento da BR-163: “Conforme solicitação do DNIT e de reuniões com esta Fundação, as terras indígenas acima mencionadas (TI Kuruaya e TI Xipaya) estariam sendo contempladas em seus estudos, através do licenciamento da BR-230, uma vez que as realizações dos estudos fazem parte das condicio-*

*nantes da Licença Prévia da BR-163. Da mesma maneira, outras terras indígenas: TI Praia do Mangue e TI Praia do Índio, contempladas no EIA da BR-163, seriam incluídas no Processo da BR-230, pela proximidade e contexto regional” Informação n.83/CMAM/CGPIMA/08 (SEI-Funai 0612745)*

**52** *Terras Indígenas impactadas pelos lotes “Altamira - Medicilândia” e “Km 714,6 - 976,99”, conforme Termo de Referência para Estudo do Componente Indígena da BR-230, Anexo I do Termo de Cooperação DNIT-FUNAI 2009 (SEI-Funai 2334201)*

**53** *Como o subtrecho BR-230/163/PA entre Rurópolis/PA e Campo Verde/PA faz parte do licenciamento do subtrecho BR-163/MT/PA - Garantã do Norte/MT a Rurópolis/PA, PIQCT formalmente reconhecidos impactados foram relacionados no item sobre a aplicação da CLPI na concessão do sistema BR-163/230/MT/PA*

**54** *BRAGANÇA, A.; ANTONACCIO, L.; PRALLON, B.; ARAÚJO, R.; BARROS, A. C. CHIAVARI, J. Op. Cit*

**55** *Ver Tabela 2 - Oportunidades de CLPI Unificada*

**56** *Foram considerados apenas PIQCT formalmente reconhecidos nos processos administrativos de Planejamento, Viabilidade e/ou Implementação de cada empreendimento.*



Instituto  
Socioambiental